

PUB-NO: EP000284566A2

DOCUMENT-IDENTIFIER: EP 284566 A2

TITLE: Shock beam for vehicle doors
especially for doors of
automotive vehicles.

PUBN-DATE: September 28, 1988

INVENTOR-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
FRANK, SIMON	N/A

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
ALUSUISSE	CH

APPL-NO: EP88810180

APPL-DATE: March 21, 1988

PRIORITY-DATA: DE03709489A (March 25, 1987)

INT-CL (IPC): B60J005/04

EUR-CL (EPC): B60J005/04

US-CL-CURRENT: 280/748

ABSTRACT:

CHG DATE=19990617 STATUS=O> An impact beam for vehicle doors is proposed which is made from a light metal alloy by an extrusion process and can be fixed in the vehicle door running approximately in the direction of travel in such a way that one profiled wall of the impact beam as the inner cord faces the interior of the vehicle and a second profiled wall of the

impact beam spaced a distance from the first forms an outer cord. The outer cord (21) of the impact beam (20, 20f) is provided roughly halfway along its length with a pair of edge mouldings (40), each of which lies at a distance (g) from and on different sides of a transverse plane through the impact beam, this transverse plane falling in the middle of the length (N) of the impact beam or running at a small distance (s1, s2) from it. An impact beam of this type has a high degree of dimensional stability a low weight and adequate ability to compensate for the deformation energy occurring. <IMAGE>

⑫

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

⑰ Anmeldenummer: 88810180.6

⑤① Int. Cl. 4: **B 60 J 5/04**

⑱ Anmeldetag: 21.03.88

③① Priorität: 25.03.87 DE 3709489

④③ Veröffentlichungstag der Anmeldung:
28.09.88 Patentblatt 88/39

④④ Benannte Vertragsstaaten:
BE CH DE FR GB IT LI LU NL

⑦① Anmelder: **SCHWEIZERISCHE ALUMINIUM AG**
CH-3965 Chippis (CH)

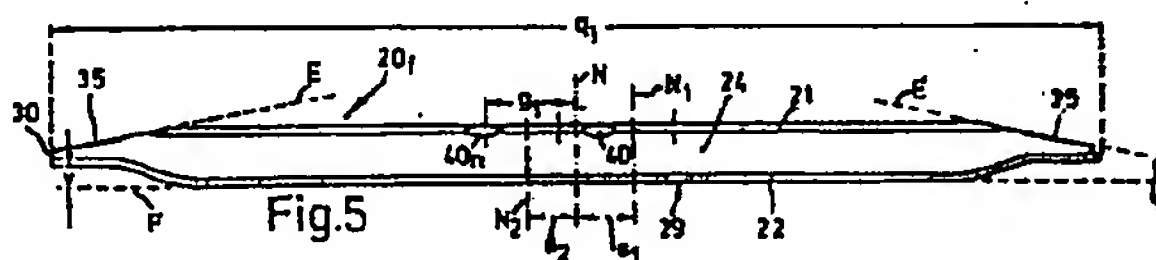
⑦② Erfinder: Frank, Simon
Alterpostweg 4
D-7708 Watterdingen (DE)

⑤④ Aufprallträger für Fahrzeugtüren, insbesondere für Türen von Personenkraftwagen.

⑤⑦ Es wird ein Aufprallträger für Fahrzeugtüren vorgeschlagen, der aus einer Leichtmetalllegierung auf dem Wege des Strangpressens hergestellt und in der Fahrzeugtür etwa in Fahrtrichtung verlaufend beidseitig so festlegbar ist, dass eine Profilwand des Aufprallträgers als Innengurt zum Fahrzeuginnenraum weist und eine dazu in Abstand vorgesehene zweite Profilwand des Aufprallträgers einen Aussengurt bildet.

Der Aussengurt (21) des Aufprallträgers (20, 20₁) ist etwa in seiner Längsmitte mit einem Paar von Randeinformungen (40) versehen, von denen jede in einem Abstand (g) zu sowie an unterschiedlichen Seiten von einer Querebene durch den Aufprallträger liegt, wobei diese Querebene in die Längsmitte (N) des Aufprallträgers fällt oder in geringem Abstand (s₁, s₂) dazu verläuft.

Ein derartiger Aufprallträger weist bei geringem Gewicht ein hohes Mass an Formhaltigkeit bei ausreichendem Kompensationsvermögen für die auftretende Verformungsenergie auf.



EP 0 284 566 A2

Beschreibung

Aufprallträger für Fahrzeugtüren, insbesondere für Türen von Personenkraftwagen

Die Erfindung betrifft einen Aufprallträger für Fahrzeugtüren, insbesondere für Türen von Personenkraftwagen, der aus einer Leichtmetalllegierung auf dem Wege des Strangpressens hergestellt und in der Fahrzeugtür in Fahrtrichtung verlaufend beidseits so festlegbar ist, daß eine Profilwand des Aufprallträgers als Innengurt zum Fahrzeuginnenraum weist und eine dazu in Abstand vorgesehene zweite Profilwand einen Außengurt bildet.

Derartige Aufprallträger werden in den Fahrzeugtüren zur Sicherung der Fahrzeuginsassen gegen quer zur Fahrtrichtung angreifende, also seitliche Verformungskräfte bei Kollision vorgesehen. Solche Aufprallträger mit I-förmigem Querschnitt, dessen Steg in Einbaulage i.w. horizontal innerhalb der Fahrzeugtür verläuft, sind beispielsweise der EP-OS 00 63 325 zu entnehmen und haben gegenüber Aufprallträgern aus zusammengesetzten Blechprofilen oder in Form von Stahlrohren den Vorteil geringeren Gewichtes und – insbesondere im Hinblick auf die genannten Blechprofile – einfacher Herstellung.

Als Mangel eines I-Querschnittes hat sich – in den für Fahrzeugtüren einbaufähigen Dimensionen – vor allem dessen nicht ausreichende Formsteifigkeit gegen Verwindung bei einer Aufprallverformung erwiesen. Abhilfe vermag hier ein stranggepreßtes, jene Gurte anbietendes Hohlprofil zu schaffen, das allerdings bei großer Aufprallkraft hin und wieder bricht.

In Kenntnis dieses Standes der Technik hat sich der Erfinder das Ziel gesetzt, einen Aufprallträger der eingangs erwähnten Art so zu verbessern, daß er bei geringem Gewicht ein hohes Maß an Formhaltigkeit bei ausreichendem Kompensationsvermögen für die auftretende Verformungsenergie aufweist und bei einem Aufprall eine kontrollierbare Gestalt bei unversehrttem Innengurt annimmt. Zudem sollen Herstellung und Handhabung des Aufprallträgers einfach sein.

Zur Lösung dieser Aufgabe führt, daß der Außengurt des Aufprallträgers etwa in seiner Längsmittle mit einem Paar von Randeinformungen versehen ist, von denen jede in einem Abstand zu – sowie an unterschiedlichen Seiten von – einer Querebene durch den Aufprallträger liegt, wobei diese Querebene in die Längsmittle des Aufprallprofils fällt oder in geringem Abstand dazu verläuft.

Bei Aufprallträgern, die zum Einbau in Vordertüren bestimmt sind, genügt ein einzelnes solches Paar von Randeinformungen; beidseits der Längsmittle des Aufprallträgers ist jeweils eine Randeinformung dieser Paarung angeordnet.

Hintertüren weisen in Anpassung an den hinteren Radkasten eine sehr asymmetrische Form auf, so daß ein Aufprall üblicherweise nicht in der Längsmittle des Hintertür-Aufprallträgers auftritt, sondern zum Radkasten hin versetzt. Aus diesem Grunde hat sich als erforderlich erwiesen, den Aufprallträger für die Hintertür mit zwei Paaren derartiger Randeinformungen zu versehen. Die Mittelebene eines der Paare

schließen zwischen sich eine Ebene durch die Längsmittle des Aufprallträgers ein. Dabei berührt vorteilhafterweise eine Randeinformung jedes Paares etwa diese Längsmittle.

Die Randeinformungen bieten teilkreisförmige Schnittkanten an, wobei bevorzugt die Randtiefe der Randeinformung etwa einem Fünftel der Randweite entspricht oder etwa einem Drittel des Krümmungsradius der Schnittkante. Letzterer mißt in bevorzugter Ausführung etwa 15 mm.

Wie Versuche ergeben haben, verformt sich dank dieser Maßgabe der Aufprallträger gleichmäßig bogenförmig, ohne daß es zu einem Bruch käme. Der Innengurt wird zwar – in Sicht von oben – etwa U-förmig gebogen, bleibt aber ansonsten unversehrt. Der Außengurt wird abschnittsweise in seiner Gurtebene verschoben, wobei die beiden Randeinformungen diesen geneigt zur Gurtlängsachse stehenden Abschnitt bestimmen; beim Verformungsvorgang entsteht dank der Randeinformungen im Metall des Aufprallträgers ein günstiger Materialfluß, und gefährliche Materialanhäufungen im Bereich der Aufprallstelle werden vermieden. Weitere Einzelheiten zur Gestalt und Dimensionierung der Randeinformungen sind den Unteransprüchen zu entnehmen.

Weitere Vorteile, Merkmale und Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung bevorzugter Ausführungsbeispiele sowie anhand der Zeichnung; diese zeigt in

Fig. 1 die Frontansicht einer Fahrzeugtür mit darin vorgesehenem Aufprallträger;

Fig. 2 einen Abschnitt eines in etwa natürlicher Größe und geschnittener Schrägsicht dargestellten Aufprallträgers mit einem Innen- und einen Außengurt;

Fig. 3 den gegenüber den natürlichen Maßen vergrößerten Querschnitt durch einen anderen Aufprallträger;

Fig. 4 die Draufsicht auf den Außengurt einer Ausführung des Aufprallträgers;

Fig. 5 die Seitenansicht zu Fig. 4;

Fig. 6 die Draufsicht auf den Außengurt einer anderen Ausführungsform des Aufprallträgers;

Fig. 7 einen Teil der Seitenansicht zu Fig. 6;

Fig. 8 einen vergrößerten Ausschnitt aus Fig. 6;

Fig. 9 den vergrößerten Querschnitt durch Fig. 8 nach deren Linie IX-IX;

Fig. 10 eine vergrößerte Draufsicht auf einen Teil des Außengurtes nach dessen Verformung;

Fig. 11 die Seitenansicht zu Fig. 10;

Fig. 12 den Querschnitt durch eine andere Ausführung;

Fig. 13 ein Kraft-Weg-Diagramm zu Belastungsversuchen.

In einer Fahrzeugtür 10 für einen aus Gründen der Uebersichtlichkeit nicht wiedergegebenen Personenkraftwagen verläuft innerhalb eines geschlossenen unteren Türkastens 11 ein stranggepreßtes Aluminiumprofil als Aufprallträger 20. Dessen Ab-

stand l von der oberen Kante 14 des Türkastens 11 ist größer als die Absenktiefe einer in einem Rahmen 12 erkennbaren Fensterscheibe 13.

Der Aufprallträger 20 weist gemäß Fig. 2 querschnittlich zwei in Abstand h_1 von beispielsweise 24 mm zueinander parallele Wände einer Dicke a von hier 4 mm auf, die in Einbaulage des Aufprallträgers 20 einen zum Fahrzeuginneren gerichteten Innengurt 22 sowie einen der Türaußenfläche benachbarten Außengurt 21 bilden. Letzterer ist mit dem Innengurt 22 durch zwei schmale Querwände 24 zu einem Hohlprofil mit Profilkammer 27 ergänzt. Die Kammerbreite e beträgt hier 30 mm.

Sowohl Innengurt 22 als auch Außengurt 21 — nachfolgend auch Gurtwände genannt — kragen beidseits um ein Maß m über die Außenflächen 25 der Querwände 24 hinaus und bilden so Wulstabschnitte 23 (siehe Fig. 3, oben rechts).

Beim Aufprallprofil 20 nach Fig. 3 einer Gesamthöhe h von beispielsweise 27,4 mm, einer Gesamtbreite b von 38 mm und einer Höhe a der Profilwandlängskanten 19 von 4,7 mm ist deutlich zu erkennen, daß eine parallel zu den Querwänden 24 gerichtete Hauptachse A ebenso eine Symmetrieachse für den Querschnitt bildet wie eine sie kreuzende Querachse Q . Auf der Hauptachse A liegt in einem Abstand k (etwa 5 mm) von der Querachse Q der Mittelpunkt M für einen Radius r (etwa 20 mm), welcher die innere Querschnittskontur der hier eine entsprechend gekrümmte Innenseite 28 anbietenden Gurtwände 21, 22 bestimmt; deren mittlere Dicke a_1 beträgt hier 3 mm, so daß eine lichte Kammerhöhe n von etwa 32 mm entsteht.

An beide Gurtwände 21, 22 stoßen die Querwände 24 mittleren inneren Abstands e von 22,4 mm — einer Dicke f von hier 1,8 mm an der Querachse Q — mit gerundeten Uebergängen an. Die Außenfläche 25 und die Innenfläche 26 der Querwand 24 sind von jenem Uebergang bis zur Querachse Q in Winkeln w von $2,5^\circ$ zueinander geneigt, so daß insoweit ein sich zur Querachse Q hin konisch verjüngender Querschnitt der Querwand 24 entsteht.

Der Aufprallträger 20, gemäß Fig. 4, 5 weist für den Einbau in eine Vordertür eine beispielsweise Gesamtlänge q_1 von etwa 974 mm auf, der für eine hintere Fahrzeugtür 10 bestimmte Aufprallträger 20 der Fig. 6 eine Gesamtlänge q von etwa 672 mm. Die Aufprallträger 20, 20₁ sind jeweils an beiden Enden in einer Linie E abgeschrägt, welche mit der Trägerunterseite 29 bzw. deren Ebene F einen spitzen Winkel t einschließt. Durch diesen schräggelegten Schnitt entsteht eine Stirnkante 30, die aus der Ebene F der ursprünglichen Kontur der Trägerinnenseite 29 in einem Versetzungsmaß v aufwärts versetzt ist.

In Draufsicht nach Fig. 4, 6 ist die durch den beschriebenen Schnittvorgang entstehende Schrägfläche 31 zu erkennen, die sich aus Schnittflächen der Querwände 24 und des Innenflansches 21 zusammensetzt sowie U-förmiger Gestalt ist.

Die in Fig. 7 durch einen Pfeil P angedeutete Krafttrichtung bei einem Aufprall läßt die weiter oben beschriebene Lage des Aufprallträgers 20 in der Türkonstruktion besonders deutlich werden: Die Kraft P trifft auf den Außengurt 21, der sich zum Wageninnenraum hin zu verformen trachtet. Der

Abstand in r ang. nommenen Geraden N , in der hier die Kraft P wirkt und die in Fig. 7 in Profillängsmittle liegt, ist von der Einspannstelle — Bohrung 36 im Innengurt 22 — in Fig. 7 mit q_2 bezeichnet und beträgt hier beispielsweise 475 mm. Die durch die beschriebene Schnittebene E und die dazu erläuterte Verkröpfung der Trägerinnenseite 29 entstandenen Profillenden 35 werden in nicht dargestellten Sicken des Türrahmens eingelegt und mittels der Bohrungen 36 durchsetzender Schrauben befestigt. In Fig. 7 ist bei 45 ein Teil der Türkonstruktion angedeutet, welcher jene Trägerinnenseite 29 von außen her anliegt.

In den Außengurt 21 ist in Fig. 6 beidseits der von der Geraden N bestimmten Querschnittsebene in gleichen Mittelabständen g von hier etwa 30 mm an jeder Gurtlängskante 39 eine Randeinformung 40 eingebracht, d.h. jeder Wulstabschnitt 23 des Außengurtes 21 enthält eine solche Randeinformung 40, die allerdings an entgegengesetzten Seiten jener Ebene der Geraden N liegen und in Draufsicht einen teilkreisförmigen Schnitttrand 42 besitzen. Dessen Radius R mißt hier 15,5 mm bei einer Randtiefe u von etwa 5 mm, so daß die Randweite d beispielsweise 22 mm beträgt.

Beim Ausführungsbeispiel der Fig. 4, 5 sind beidseits der Ebene durch die Profillängsmittle N jeweils zwei Randeinformungen 40, 41_n je Gurtlängskante 39 vorhanden. Die jeweils der Ebene benachbarte Randeinformung 40 ist von jener hier (Abstand g) 12,5 mm entfernt, die andere Randeinformung 40_n etwa 60 mm (Abstand g_1).

Während das Ausführungsbeispiel 20 der Fig. 6, 7 in Fronttüren stets so eingebaut ist, daß die Aufprallkraft P voraussichtlich in Profillängsmittle N angreift, bedarf es bei der hinteren Fahrzeugtür 10 — für Rechts- und Linksanbau — beider Randeinformungspaare; je nach Einbauseite wirkt die Aufprallkraft P in einer Geraden N_1 oder N_2 (Fig. 5).

Die Paare von Randeinformungen 40/40_n in Fig. 4, 5 bzw. 40/40 in Fig. 6, 7 bewirken ein günstiges Verformungsverhalten des Aufprallträgers 20, 20₁, und es hat sich gezeigt, daß der Abstand g von 20 bis 40 mm besonders günstig ist. Bei einem Aufprall erfolgt bei stranggepreßten Hohlprofilen 20, 20₁ — aber auch bei I-Profilen 20_m gemäß Fig. 12 oder anderen Querschnittsformen — dank der Randeinformungen 40 eine gleichmäßige Verformung mit einer angenäherten Mittelebene durch die Gerade N bzw. N_1 oder N_2 . Der Abstand der Geraden N von der Geraden N_1 bzw. N_2 ist mit s_1 bzw. s_2 bezeichnet.

Gemäß Fig. 10, 11 wird der Aufprallträger 20 bei einem Aufprall so verformt, daß Außen- und Innenflansch 21, 22 zum Wageninneren gebogen werden. Gleichzeitig wird ein Abschnitt des Außengurtes 21 aus dessen Längsachse C geschoben (Winkel y von etwa 8° in Fig. 10). Die eine Grenze dieses verformten Abschnittes wird etwa bestimmt durch die obere Randeinformung 40 (in Fig. 10 rechts), von der aus der Außengurt 21 in einem beispielsweise Winkel y_1 von 15° ansetzt, um etwa im Bereich der unteren Randeinformung 40 in jenem Winkel y wieder zur ursprünglichen Kontur abzufallen. Im Tiefsten der Randeinformungen 40 wird deren

Schnitttrand 42 breiter, wie insbesondere Fig. 11 verdeutlicht. Die beschriebene Verformung des Außengurtes 21 führt zu einer in Fig. 11 wiedergegebenen Grenzkontur G, außerhalb deren der Aufprallträger 20 seine ursprüngliche Form – von der gezeigten Biegung zum Wageninneren abgesehen – nahezu unverändert beibehält.

Das Kraft-Weg-Diagramm nach Fig. 12 zeigt über dem Durchbiegungsweg S in mm in Abhängigkeit von der Druckkraft P (kN) eine ausgezogene Kurve Z mit dem Ergebnis eines Belastungstestes eines an den Bohrungen 36 widergelagerten Aufprallträgers 20 bzw. 20_i der oben beschriebenen Länge q bzw. q_i bei mittlerer Beaufschlagung mit der Kraft P von etwa 1,4 Tonnen eines Druckkörpers, bei einer Eindringgeschwindigkeit unter 12,7 mm/sec. Die Kurve Y gibt die entsprechende Charakteristik für Stahlrohre – als übliche Aufprallprofile – wieder – Kurve Y läßt an der Vertikalen X ein Abknicken zur Weg-Achse S erkennen.

Patentansprüche

1. Aufprallträger für Fahrzeugtüren, insbesondere für Türen von Personenkraftwagen, der aus einer Leichtmetalllegierung auf dem Wege des Strangpressens hergestellt und in der Fahrzeugtür etwa in Fahrtrichtung verlaufend beidends so festlegbar ist, daß eine Profilwand des Aufprallträgers als Innengurt zum Fahrzeuginnenraum weist und eine dazu in Abstand vorgesehene zweite Profilwand des Aufprallträgers einen Außengurt bildet,

dadurch gekennzeichnet,

daß der Außengurt (21) des Aufprallträgers (20, 20_i) etwa in seiner Längsmitte mit einem Paar von Randeinformungen (40) versehen ist, von denen jede in einem Abstand (g) zu sowie an unterschiedlichen Seiten von einer Querebene durch den Aufprallträger liegt, wobei diese Querebene in die Längsmitte (N) des Aufprallträgers fällt oder in geringem Abstand (s₁, s₂) dazu verläuft.

2. Aufprallträger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß beidseits seiner Längsmitte (N) in etwa gleichem Abstand (s₁, s₂) eine Querebene (N₁, N₂) für jeweils ein Paar von Randeinformungen (40, 40_n) verläuft.

3. Aufprallträger nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß eine Randeinformung (40) jeder Paarung (40, 40_n) die Längsmitte (N) etwa berührt (Fig.4).

4. Aufprallträger nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß seine Länge (q) sich zum mittleren Abstand (g) der Randeinformung (40) von ihrer Querebene verhält wie etwa 30:1 bis 40:1, bevorzugt 35:1.

5. Aufprallträger nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß sich seine Länge (q_i) zum mittleren Abstand (s₁, s₂) der Gera-

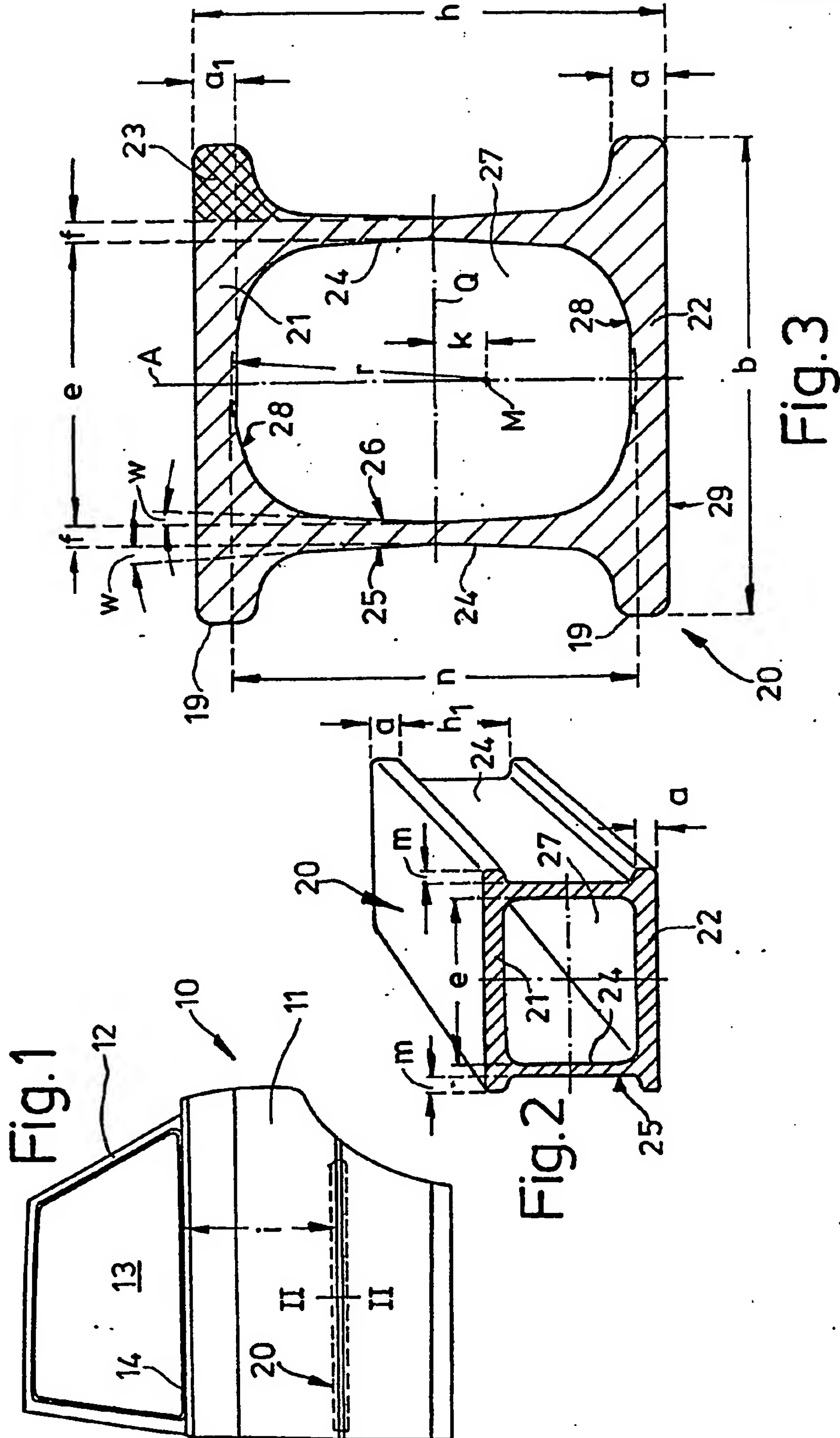
den (N) zu der Ebene (N₁, N₂) der Paare von Randeinformungen (40, 40_n) verhält wie 14:1 bis 20:1, bevorzugt 17:1.

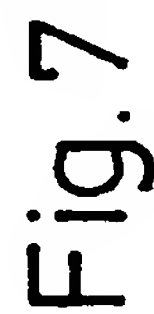
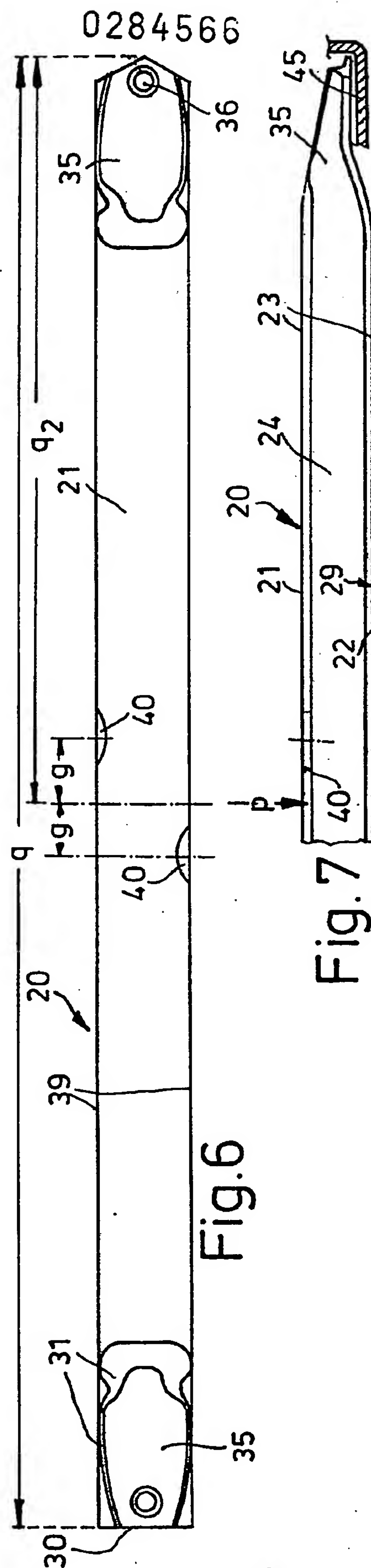
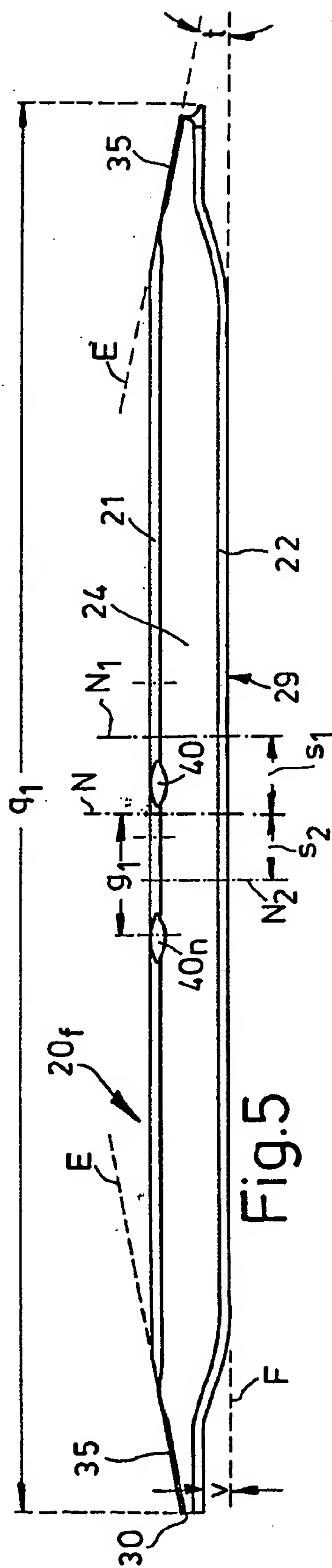
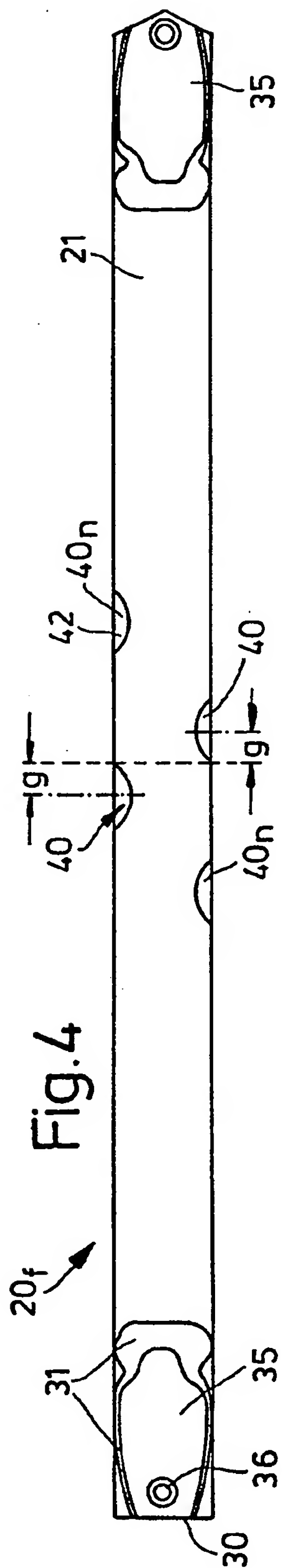
6. Aufprallträger nach einem der Ansprüche 1 bis 5, gekennzeichnet durch Randeinformungen (40, 40_n) mit einer kreisförmigen Schnittkante (42).

7. Aufprallträger nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Randtiefe (u) der Randeinformung (40, 40_n) etwa einem Fünftel der Randweite (d) entspricht oder etwa einem Drittel des Krümmungsradius (R) der Schnittkante (42).

8. Aufprallträger nach Anspruch 6 oder 7, gekennzeichnet durch einen Krümmungsradius (R) von etwa 15 mm.

9. Aufprallträger nach einem der Ansprüche 1 bis 8, der etwa in seiner Längsmitte einer Kraft auf den Außengurt ausgesetzt wurde, wonach der Aufprallträger in Kraftrichtung verformt ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Außengurt (21) in seiner Gurtebene im Bereich eines Abschnittes aus dessen Längsachse (C) in einem Winkel (γ bzw. γ₁) verschoben ist, wobei die Randeinformungen (40) diesen Abschnitt bestimmen (Fig. 10,11).





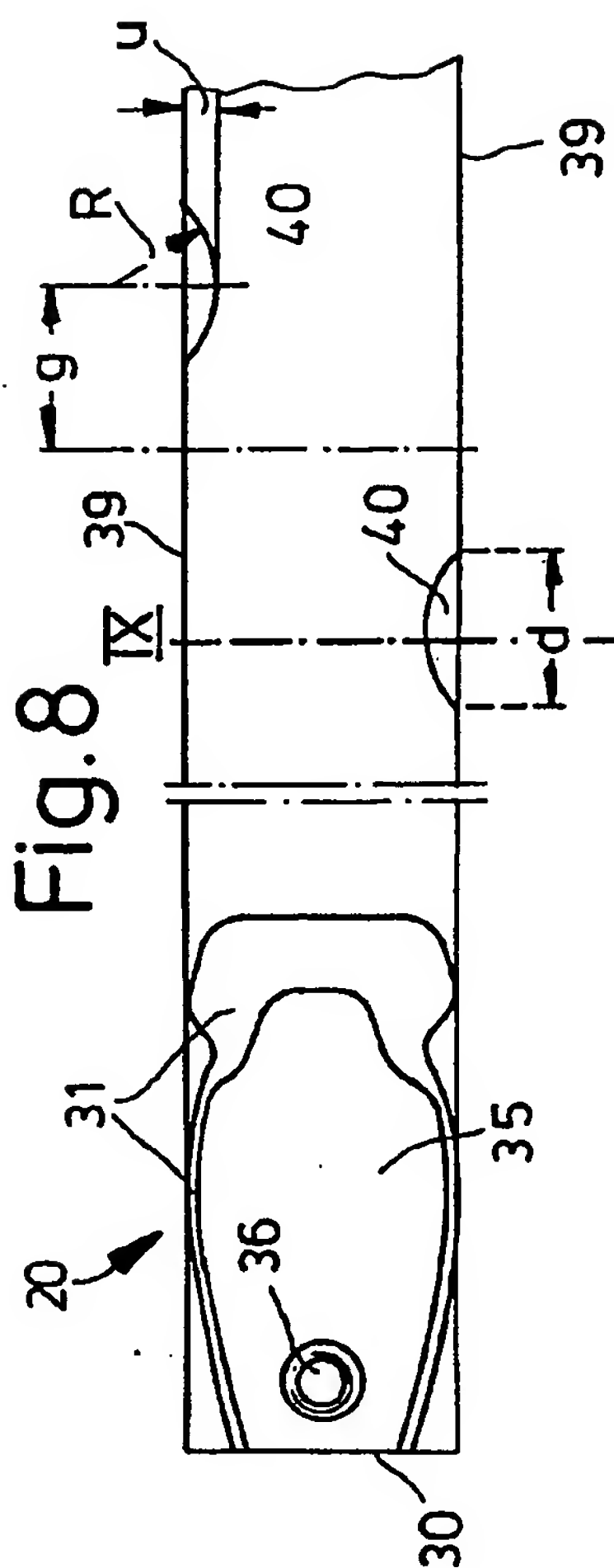


Fig. 8

Fig. 11

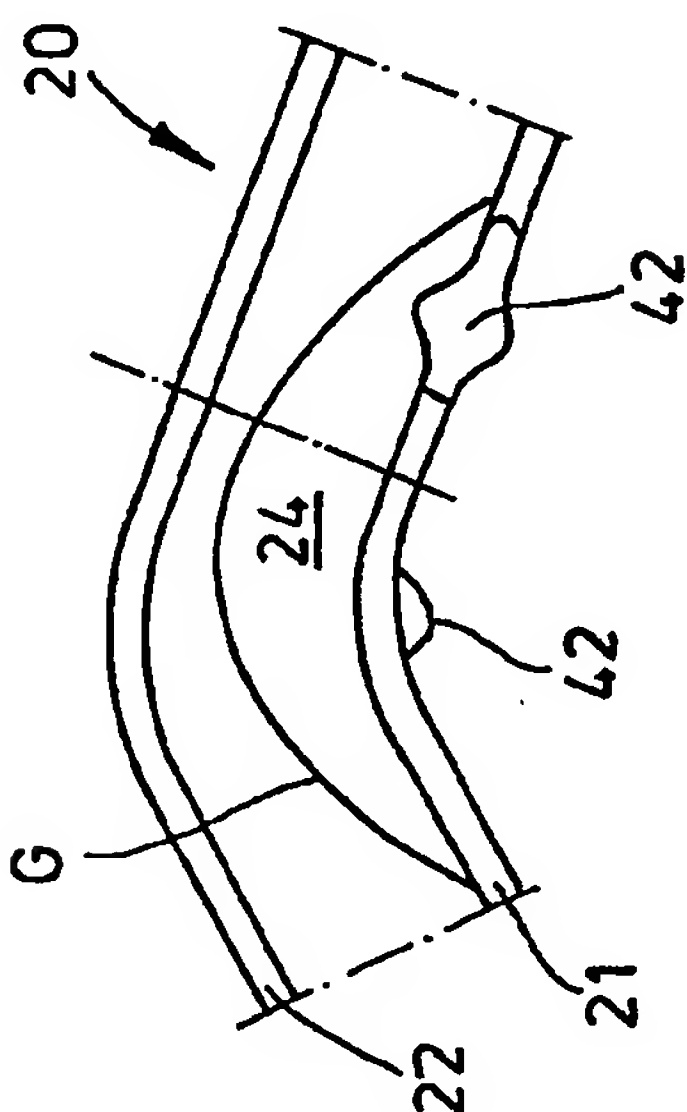


Fig. 10

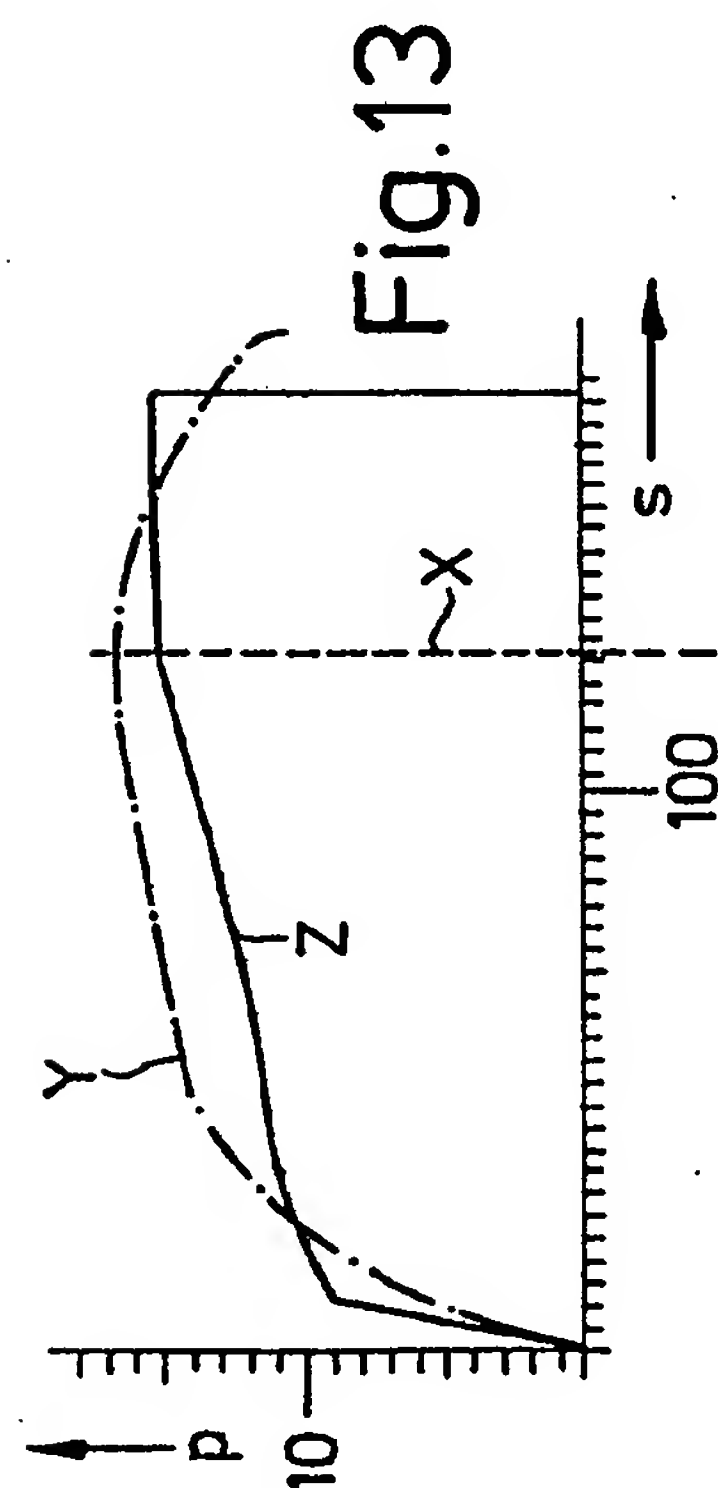
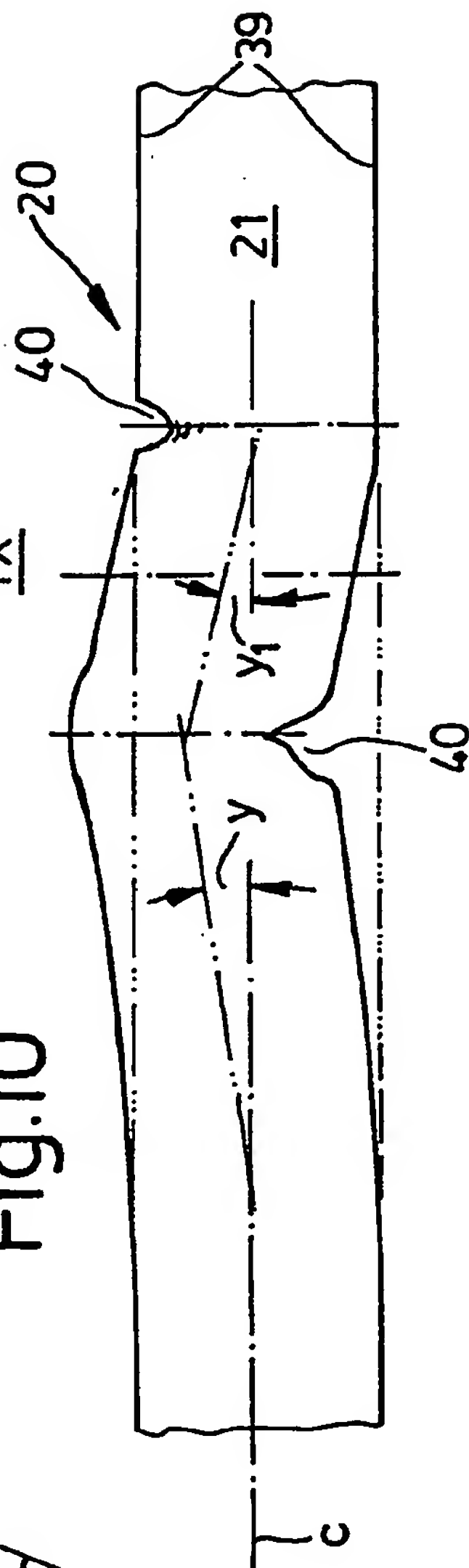


Fig. 13

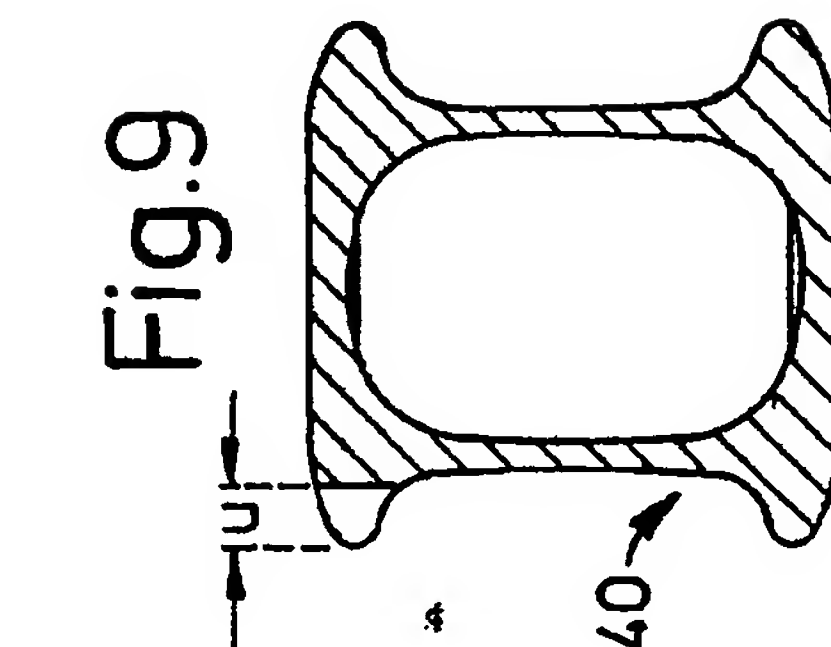


Fig. 9

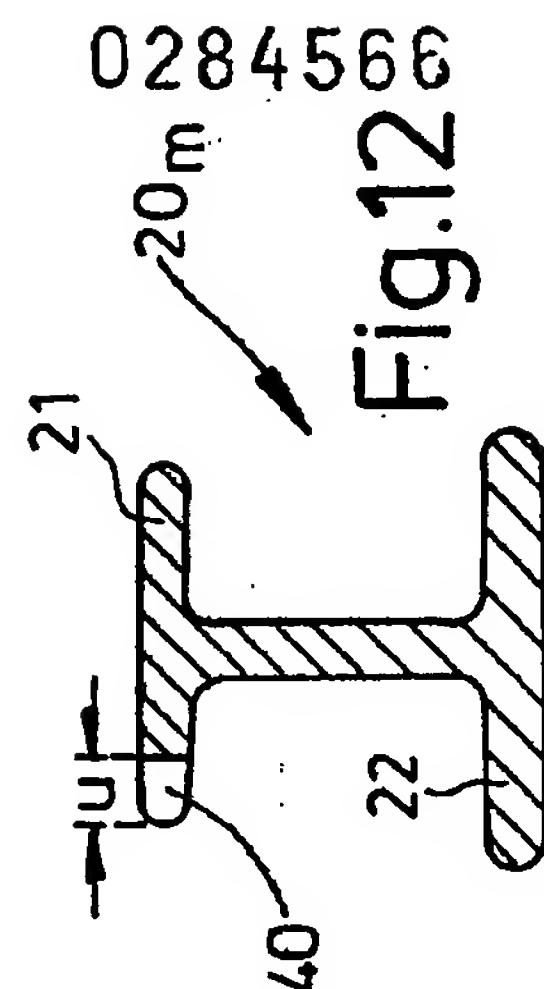


Fig. 12